

Til

Departementet for Told- & Forbrugsafgifter.

Slotsholmsgade.

30' Juni 1934.

K.

I Tilslutning til Firmaets Skrivelse af 28' Maj d.A. skal vi tillade os at meddele, at der i Tiden efter Fremsendelsen af ovennævnte Skrivelse er fremskaffet et yderligere Materiale, som paa uomstødelig Maade godtgør Rigtigheden af det af os i Skrivelsen anførte vedr. Værdien af de til os fakturerede Motorer.

Forinden vi gaar nærmere ind paa en Dokumentation heraf, skal vi dog tillade os i al Almindelighed at henlede Opmærksomheden paa, at Motorens Pris afgjort ikke kan sættes i et vist konstant Forhold til Prisen paa den samlede Vogn eller Prisen paa Chassis'et. Under de mange Møder der har fundet Sted mellem Firmaet og Fakturakontrollens Repræsentanter har man fra Fakturakontrollens Side Gang paa Gang støttet en fremsat Kritik vedrørende en Motors Pris paa Henvisning til Chassis'ets Pris eller den samlede Vogns Pris i Forhold til Motorprisen. Heroverfor ønsker vi at fastslaa, at den samme Motor kan anvendes i Chassis'er og Vogne af højst forskellig Kvalitet og Udstyrelse, saaledes kan den samme Lastvognsmotor være benyttet til lette og svære Lastvognschassis med vidt forskellig Bæreevne og Udstyrelse, ligesom for Personvognes vedkommende Motoren kan være den samme, men Merke, Udstyrelse og Pris i meget høj Grad forskellig.

Vi skal derefter anføre:

I. Chrysler Selskabets Fakturaer.

A. 6-cyl. Plymouth Motor.

Vi fremlægger som vort Bilag til Chrysler Selskabets Hoved-Export Prisliste for Automobiles i Dele (knocked down) for 1934 Model P.F. Plymouth 4-Dørs Sedan. Prislisten er i sin Tid tilstillet Société Anonyme Chrysler, Antwerpen. Det vil af Prislisten ses, at det belgiske Firma betaler Motoren med Generator og Startmotor til denne Model med \$ 94.22. Til vort Selskab er samme Motor faktureret saaledes: Motor \$ 87.22, Generator \$ 5.32, Starter \$ 5.32 ialt \$ 97.86. Den nu fremlagte Hoved-Export Prisliste for 1934 korresponderer med den tidligere fremlagte for 1932-33, Bilag 9, /Skr. 28' Maj d.A. Vi har møgt at fremskaffe tilsvarende Hoved-Export Prislister for 1931-31, men har modtaget Meddelelse om, at Chrysler Selskabet ikke for disse Aar har udarbejdet en saadan specificeret Hoved-Export Prisliste (knocked down). Vi maa da henvise til de tidligere fremsendte Export-Nettoprislister for Forhandlerne i alle Lande, Bilag - 1-7.

verte.

Da Fakturakontrollens Repræsentant, Herr Toldkontrollør Nielsen har ønsket en Udtalelse af en Sagkyndig indenfor Branchen, har man anmodet Medlem af Bestyrelsen for Automobil- og Cyclegrossererforeningen, Herr Ingeniør Semler, der er Importør og henværende Samler af Terraplane-Automobiler samt tidligere Importør af Chrysler Dodge, om at komme til Stede i et Møde for at besvare de Spørgsmaal, som Herr Toldkontrollør Nielsen maatte ønske at stille. Dette Møde fandt Sted den 18' Juni d.A. Et kort Referat af det under Mødet passerede fremlægges som Bilag 12. Referatet er godkendt af Ingeniør Semler. Vi henviser her til Ingeniør Semlers Svar ad Spm. 2, hvorefter den 6-cyl. Plymouth Motor kan side-stilles med den 6-cyl. Chevrolet Motor fra samme Tidspunkt. Der er efter Ingeniør Semlers Udtalelse ikke saa væsentlig Forskel, at dette vil give sig nævneværdig Udslog i Prisen. Ingeniør Semler oplyser yderligere, at den 6-cyl. Plymouth og den 6-cyl. Chevrolet ligger paa samme Linie som den 6-cyl. Terraplane Motor, der af Semler er indklareret i 1933 til \$ 87.95 og i 1934 til \$.92.95, incl. Dynamo, Startmotor, Spole og Ledninger. Sammenlignes herefter de Værdier, til hvilke de 3 nævnte 6-cyl. Motorer er indklareret her i Landet, jfr. Bilag 10, Skr.28' Maj d.A. og Bilag 12.

	1932	1933	1934
Chevrolet	91.81	88.64	88.64
Terraplane		87.95	92.95
Plymouth	92.00	92.00	97.86

ses det, at vort Firma har indklareret til de højeste Motorværdier.

B. 4-cyl. Plymouth Motor indklareret i 1931-32, til Pris \$ 79.00. Vi henviser her til vor Skrivelse af 28' Maj d.A., Punkt 1-2, og skal tillade os yderligere at anføre Ingeniør Semlers Svar ad Spørgsmaal 3, Bilag 12, der omhandler dette Forhold og ganske bekræfter Rigtigheden af det af os anførte. Ingeniør Semler udtaler nævnte Sted: "Normalt er en Prisforskel mellem en 4-cyl. og en 6-cyl. Motor paa \$ 3.00 noget for lille, men Forholdet maa iøvrigt ses i Sammenhæng med Prisbevægelserne paa Motorer og Vogne paa det paagældende Tidspunkt. Jeg er bekendt med at Chrysler paa det paagældende Tidspunkt gik over til Masseproduktion og derved kom i skarp Konkurrence med Ford og Chevrolet ogsaa med sin Plymouth Vogn, og jeg kan bekræfte, at Chrysler nu er en af de saakaldte "3 store". Jeg kan endvidere bekræfte at den 4-cyl. Plymouth Motor dengang havde udviklet sig til normalt at være en Luksus-Motor fra hvilken Springet til en 6-cyl. Motor af Standard Type ikke var særligt stort, og jeg finder under disse Forhold at Prisforskellen \$ 3.00 kan være naturlig og rimelig.

Højesteretssagfører Jacobsen udtalte i denne Forbindelse, at der formentlig ikke indenfor nogen anden Industri var sket saa mange Forbedringer uden tilsvarende Prisstigninger som indenfor Automobilindustrien. Ingeniør Semler udtalte sig ganske i Tilslutning hertil, idet han samtidig anførte at ingen Skønsmand paa dette Omraade kunde udtale sig om Motorværdien med en mindre Sammenligningsmargen end ca. 10%, idet det meget ofte var umuligt at paavise hvorfor den ene Motor var dyrere eller billigere end den anden!

C. 4-cyl. Dodge Motor 1931.

Ingeniør Semler bekræfter, se Svar ad Spm. 4, at Priserne paa Chrysler Vogne faldt, da vort Firma overtog Forhandlingen her i Landet, og udtaler, at efter hans Kendskab til Chrysler og til andre store Industriforetagender i Amerika, maa det anses for udelukket, at saadanne Virksomheder vilde anføre andet end det rigtige i deres Fakturaer. Naar denne Motor er faktureret til det anførte Tidspunkt til \$ 79, maa det være rigtigt. Det paavistes i Mødet d. 18' Juni d.A. af Ing. Semler, at denne Pris passede med Chevrolet's Priser paa det paagældende Tidspunkt.

Vi skal derhos anføre, at den første Sending af disse Motorer til Dodge UF-10, UF-30 og UF-31, der motorisk alle har samme Motor, fejlagtig var faktureret til henholdsvis \$ 104-, 136-, og 150-.. Vi fremlægger de paagældende originale Fakturaer TX 1102 A, 1104 A og 1107 A, Bilag 13, 14 og 15. De følgende Fakturaer lyder paa den rigtige Pris \$ 79. Vi har under 16' Juni d.A. telegrafisk forespurgt Chrysler Selskabet, hvilken Pris, der er rigtig for de paagældende Motorer. Vort Telegrams Tekst fremlægges som Bilag 16. Fra Selskabet modtog vi under 15' Juni Svar, der fremlægges som Bilag 17, og hvorefter fremgaar, at Fakturaerne TX 1102 A, 1104 A og 1107 A er fejlagtige, og at den korrekte Pris er 79 Dollars for hver af disse Fakturaer.

Det bemærkes her at vi ikke har fundet det nødvendigt at telegrafere ogsaa om det i vor Skrivelse af 28/5-34, Side 3 og 4 anførte Tilfælde, hvor en Plymouth Motor i November 1932 fejlagtig er faktureret til \$ 123.00 i Stedet for \$ 82+5+5, idet dette Forhold er ganske analogt med Forholdet vedrørende Motorpriserne til UF-10, UF-30 og UF-31.

verts.

D. Chrysler Six.

Fakturakontrollen har her undret sig over, at denne Vogn har været underkastet ikke ubetydelige Prissvingninger og har i Mødet den 18' Juni forespurgt Ing. Semler, om disse Svingninger har fundet Sted, jfr. Spørgsmaal 5. Ing. Semler bekræfter, at Svingningerne faktisk er sket. Til Dokumentation heraf fremlægger vi yderligere de originale Prislister fra Chrysler vedr. Chrysler Six 4-Dørs Sedan; ifølge disse har Priserne paa denne Vogn stillet sig som følger:

Bilag 18 - 1/11 1928 - Dollars 1147

" 19 - 20/11 1929-	" 785
" 20 - 1/1 1930 -	" 805
" 21 - 15/2 1930 -	" 635
" 22 - 1/4 1930 -	" 635
" 23 - 25/10 1930-	" 599
" 24 - 1/11 1930-	" 599
" 25 - 13/2 1931 -	" 669
" 26 - 3/4 1931 -	" 669
" 27 - 15/6 1931 -	" 669
" 28 - 31/12 1931-	" 653
" 29 - 25/1 1932 -	" 653

E. De Soto Six.

Vort Firma overtog Forhandlingen af disse Vogne fra Firmaet H. C. Christiansen i 1930-31. Firmaet H. C. Christiansen havde staaende paa Lager nogle De Soto Vogne, der var indklareret til Motorpris \$ 120, medens de af vort Firma først beordrede blev faktureret og indklareret til en Motorpris af \$ 100. De 4 fra H. C. Christiansen overtagne De Soto Vogne var imidlertid Vogne af Model 1930 og kan derfor ikke sammenlignes med de af vort Firma beordrede De Soto Vogne. Efter den i Mødet den 13' Juni skete Dokumentation bortfaldt imidlertid Spørgsmaalet om disse Vogne, ligesom Spørgsmaalet angaaende de 2 De Soto Vogne, der i Sommeren 1932 er indklareret til en Motorpris af \$ 60 - 70, hvilke Vogne var af meget gammel Model, ogsaa bortfaldt. Iøvrigt bemærkes for Fuldstændigheds Skyld, at Spørgsmaalet om Motorpris Dollars 100 for De Soto Six 1931 - 32 blev forelagt Ing. Semler under Spørgsmaal 7 i Mødet den 18' Juni, og Ing. Semler udtalte, at efter hans Mening er \$ 100 for denne Motor en passende Pris.

II. Renault Vogne.

Toldmyndighederne har her rejst Kritik med Hensyn til Motorverdierne for

Indsigelse har accepteret en skønsmæssig Forhøjelselse paa de fakturerede Motorværdier af 25%. Vi skal heroverfor stærkt understrege, at naar Firmaet i sin Tid accepterede den af den herværende Toldembedsmand foretagne skønsmæssige Forhøjelse, skyldes det alene Forhøjelsens ringe økonomiske Betydning for Firmaet i Sammenligning med den Forstyrrelse i Firmaets Forretningsgang og Fabrikation som et Krav om Taksation i medfør af Toldlovens Paragraf 9 vilde foranledige. Medens Toldforhøjelsen paa de omdisputerede Monaquatre Motorer ikke androg noget i denne Forbindelse nævneværdigt Beløb vilde en Forstyrrelse af Virksomhedens Drift andrage adskillige Hundrede Kroner alene i mistet Arbejdsløns pr. Time. Vi har da udelukkende af Opportunitetshensyn dengang afstaaet fra at tage en Strid med Toldvæsenet om Rigtigheden af de i de paagældende Fakturaer ansatte Motorværdier.

Spørgsmaalet har iøvrigt i Mødet d. 18/6-d.A., været forelagt Ingeniør Semler, der oplyste at han var Vidende om at Renault til Export sælger væsentlig billigere til Firmaet Bohnstedt Petersen end Citroën sælger til sin Filial her. Begrundelsen herfor er efter Ingeniør Semlers Udtalelse den, at Renault atter ønsker at komme ind paa det danske Marked, hvilket Ingeniør Semler har Udtalelser for og forøvrigt mener Ingeniør Semler, at de overfor ham oplyste Motorpriser for Renault sammenlignet med Citroën kan være passende i Forhold til hinanden.

III. Durant Vogne:

Vi skal her først gøre opmærksom paa, at Durant Selskabet ikke selv fremstiller sine Motorer. Firmaet er nu traadt i Likvidation, men aftog sine Motorer fra Fabriken Continental, beliggende i Detroit. Vort Firma har importeret Durant Vogne saavel Person- som Lastvogne med enten 4- eller 6-cyl. Motorer og disse har atter været af forskellig Størrelse.

Der er ved Durant Selskabets Fakturering af disse Vogne i 1929 og 30 sket positive Fejl ved Udfærdigelsen af Fakturaerne, idet Motorværdien har været angivet lige fra \$ 50 - 175.00 for samme Motor. Det er en uomstødelig Kendsgerning at Durants Fakturaer fra 1929 - 30 er helt fejlagtige, idet de for Motoren anførte Priser er ansat rent vilkaarligt. De paa Fakturaerne anførte Priser er ikke de Priser Durant har solgt Motorerne til til vort Firma, men Priserne er fremkommet paa den Maade, at man har sat Prisberegningen for Motoren i Forhold til den samlede Vogns Pris ganske uden Hensyn til, at Motorerne har været de samme. Endvidere er der sket dette, at vort Firmas Klarerer, paa det daværende Tidspunkt Sønderup ganske i Flæng har indklareret Motorerne til varierende Værdier enten paa Durant Selskabets originale Fakturaer eller paa Fakturaer, som han selv har udfærdiget her, og hvor Værdierne har

været angivet fra \$ 50 - 175.00. Med hvilken Vilkaarlighed Klarerer Sønderup herved har handlet fremgaar særlig klart deraf, at han eksempelvis har indklareret en Del af en Sending Vogne efter en angivet Motorværdi \$ 175.00 medens Resten af samme Sending er indklareret til en Motorværdi af \$ 80.00, til Trods for at det drejer sig om nøjagtig samme Vogn og samme Motor. I Slutningen af 1930 og Begyndelsen af 1931 kommer der imidlertid Ørden i Forholdet, idet Motorerne nu faktureres til de rigtige Priser og og indklareret til disse.

Den Maade hvorpaa Sønderup har indklareret Durant Vogne viser bedst, at han i Strid med Firmaets Interesse har tilsidesat sine tjenstlige Pligter overfor vort Firma og dets Interesser for sin egen Bekvæmmeligheds Skyld og herved har paaført Firmaet store Tab, idet det er en given Ting, at et meget stort Antal af disse Durant Vogne er indklareret saaledes, at der er betalt altfor høje Beløb i Told.

Naar man fra Fakturakontrollens Side særlig har kritiseret at et Antal - ialt 59 Stk. af den lille 4-cyl. Motor 3.3/8 x 4.1/4 Model 401 er indklareret til \$ 50.00 pr. Stk., skal vi tillade os at gøre opmærksom paa, at denne Pris svarer nøje til den virkelige Værdi, Spørgsmaalet om denne Motors Værdi har været forelagt Ingeniør Semler i Mødet d. 18/6-34. Ingeniør Semler udtaler, at denne Motor i 1929-30 nærmest kan sammenlignes med den 4-cyl. Ford Motor Model 1929, dog gør Ingeniør Semler opmærksom paa, at Ford Motoren er 50% kraftigere end Durant Continental Motoren, idet Ford er ca. 12 Sk.Hk. medens Durant Continental Motoren kun har 8 Sk.Hk., hvortil kommer at Ford Motoren i 1929 har en meget kompliceret Transmission, der er indbygget i et særligt Transmissionshus, der atter er sammenbygget med Motoren, medens Durant Continental Motoren har en ganske simpel og aaben Transmission. Under Mødet d. 18/6-34 blev der overfor Fakturakontrollens Repræsentanter foretaget en Demonstration af den 4-cyl. Durant Continental Motor 1929-30, og det blev paavist, at Transmissionen som nævnt var aaben, og at hele Motoren har en simpel og enkel Konstruktion. Direkte spurgt om denne Motors Værdi udtaler Ingeniør Semler, at naar det oplyses, at Ford Motorens Værdi i 1929 er \$ 70.00, er efter hans Skøn en Pris af \$ 50.00 for denne Durant Continental Motor passende.

Da Durant Selskabet som nævnt forlængst er traadt i Likvidation har vi ikke kunnet indhente nærmere Oplysninger hos Selskabet. Da Federal Selskabet i Detroit imidlertid ogsaa anvendte ContinentalMotorer i Federal Vognene, har vi telegraferet til Direktør Fitzpatrick i Federal Selskabet og anmodet ham om at opgive Prisen paa den Continental Motor der blev anvendt i Durant Vogne 1929 Type W-5 Model 401. Vi fremlægger som vort Bilag 30 vort Telegram af 7/6-1934, samt som Bilag 31 Federals Tele-

gramsvar af 16/6-1934, hvorefter fremgaar, at Prisen paa den nævnte W-4 4-cyl. Motor var \$ 52.31.

Vi har endvidere henvendt os til Ingeniør F.V. Hein, der i Aarene 1915-27, har været beskæftiget med Samling af Personautomobiler af amerikanske Dele. Ingeniør Hein bekræfter i Skrivelse af 14/6-34, der fremlægges som Bilag 32, at priserne paa Continental Motorer henimod Periodens Slutning var mellem \$ 50 - 70.00.

Ingeniør Hein fremhæver endvidere, at Continental netop bestrebte sig for at fremstille en Motor, der kunde konkurrere med Fords billige 4-cyl.

Det ses saaledes at de billigste 4-cyl. Motorer har været tilbudt ikke blot vort Firma men ogsaa andre Firmaer til Pris \$ 50.00, og naar det i Federal's Telegram oplyses, at Durant Selskabet i 1929-30 har betalt \$ 52.31 for denne Motor, skal vi gøre opmærksom paa, at der ofte er en mindre Prisforskel paa Motorer ved Salg i Indlandet og ved Salg til Export, hvorhos Durant Selskabets Konkurrence med Ford gør det sandsynligt, at Selskabet har solgt denne Motor til den anførte billige Pris af \$ 50.00.

Naar man fra Fakturakontrollens Side har undret sig over at det skulde være muligt at fremstille den lille 4-cyl. Motor saaledes at den kunde sælges til \$ 50.00, skal vi endvidere henvise til, at Chrysler i 1933 har leveret til vort Firma en stor 6-cyl. Lastvognsmotor til Dodge Six Commercial til en Pris af \$ 51.62 + for Generator \$ 5.06 ialt \$ 56.68 jvf. hertil original Faktura fra Chrysler TX-2337-A af 26/4-1933, vort Bilag Nr. 33.

Med Hensyn til den noget større 4-cyl. Durant Motor 1929-30 der her er indklareret til \$ 70.00, skal vi bemærke, at denne Motor ifølge Ingeniør Semler nærmest maa sammenlignes med Ford Motoren paa det tilsvarende Tidspunkt og at den maa være noget dyrere end den mindre 4-cyl. Durant Continental W-5, idet Transmissionen i denne Motor er indbygget og har større HK. Prisen \$ 70.00 har herefter været den rigtige Pris for denne noget større 4-cyl. Motor.

Med Hensyn til Durant 1930 6-cyl. Motorer bemærkes, at Ingeniør Semler i Mødet d. 18/6-d.A., sammenligner denne Motor med Pontiac, idet han dog samtidig gør opmærksom paa, at der kan være Udslag paa indtil ca. 10% fra det ene Mærke til det andet og fremhæver, at Durant Continental er en af de billigere Continental Motorer, ligesom han udtaler at en Motorpris af \$ 175.00 i dette Forhold er ganske urimelig. Hvis en Chevrolet eller Pontiac paa dette Tidspunkt laa paa \$ 80-90.00, maatte Durant Continental Motoren være af omtrent samme Værdi.

Under Hensyn til det anførte og til den fremlagte Dokumentation, maa vi bestemt hævde, at de Feil der i 1929-30 paa et Tidspunkt, da det overlige Ravillingsmotor

endnu ikke var indført, er begaaet ved Indklareringen af nogle af disse Motorer er af formel Natur, ligesom de er sket uden at Firmaets Ledelse har haft noget Kendskab dertil, Realiteten er derhos den, at Firmaet i en Række Tilfælde har indklareret disse Vogne til langt højere Motorpriser end de virkelige, saaledes at Resultatet er det, at Firmaet her har betalt et betydeligt Beløb for meget i Told. Vi skal tilføje at saafremt Sønderups Forhold med Hensyn til Indklareringen af disse Vogne var kommet til Ledelsens Kendskab, vilde denne i Firmaets Interesse straks have grebet ind, men hele dette Forhold med Durant Vognene viser bedst, at Sønderup har skaltet og valtet med Hensyn til Indklareringen efter Forgodtbefindende, egenmægtigt og ganske ansvarsløst.

Under Mødet mellem vort Firma og Fakturakontrollen d. 28/6-d.A., blev det fra Fakturakontrollens Side gjort gældende, at nogle Durant Vogne i sin Tid var faktureret hertil til en samlet Pris af \$ 581.00, hvoraf Motorværdien var ansat til \$ 80.00. Denne Motorværdi skulde efter Fakturakontrollens Opfattelse staar i Misforhold til den samlede Pris af \$ 581.00, idet Karosseriet samtidig var indklareret til \$ 75.00, saaledes at der for Chassiset maatte fremkomme en Pris paa ialt \$ 426.00.

Heroverfor oplyste og dokumenterede vi først, at Karosseriet i nævnte Tilfælde var uden Døre. Vi gjorde samtidig opmærksom paa, at Dørene betyder en meget stor Del af et færdigt Karosseris Værdi. Det dokumenteredes saaledes, at en Dør til Chryslers Reservedelspris i Amerika koster \$ 31.90. Multiplicerer man dette Beløb med 4, idet de omhandlede Vogne har været 4-Dørs Vogne, faar man et samlet Beløb for Dørene af \$ 127.60, til Reservedelspris. Reduceres denne Pris til knocked down Prisen ved at fradrage 40% , der efter Fakturakontrollens Opfattelse angiver Reduktionen mellem Reservedelsprisen og knocked down Prisen, naar vi til et Beløb af \$ 76.56 for de 4 Døre og herefter skulde Chassisværdien i det af Fakturakontrollen fremhævede Tilfælde være \$ 349.44. Chryslers Pris for et knocked down leveret Chassis uden Motor var paa det paagældende Tidspunkt \$ 292.00.

Forskellen i Chasssprisen mellem Chrysler og Durant Vogne bliver herefter ca. \$ 57.00, hvilket korresponderer godt med de virkelige Forhold, idet vi skal gøre opmærksom paa, at vi netop ophørte med at sælge Durant Vogne fordi disse var for dyre i Sammenligning med Chrysler.

Federal.

Disse Vogne er Lastvogne i hvilke der anvendes Continental Motorer samme Motor som i Durant Vognene dels 4- og dels 6-cyl. Den store 4-cyl. Motor er faktureret til \$ 70.00. Om disse Motorer udtaler Ingeniør Semler i Mødet d. 18/6-1934, at de

31. 1. 35. Ford Motorer fra samme Tidspunkt, ligesom han erklærer

at han finder den opgivne Motorpris passende.

Vi skal i denne Forbindelse gøre opmærksom på, at Direktør Bohnstedt Petersen i Mødet d. 11/6-d.A., ved Fremlæggelse af Fakturaer fra Federal dokumenterede at have indført 3 Lastvogne til ialt ca. \$ 2000.00 d.v.s. ca. \$ 666.66 pr. Stk. og 6 Stk. Lastvogne til ca. \$ 3000.00 d.v.s. ca. \$ 500.00 pr. Stk. Alle disse 9Vogne var forsynet med samme Motor til samme Pris. Det ses tydeligt heraf, at man ikke kan anvende den Fremgangsmaade til Bedømmelse af Motorverdier at ansætte Motorens Værdi i Forhold til Vognens Værdi. Hele denne Fremgangsmaade er urigtig, idet Vognens samlede Pris afhænger af ganske andre Ting end Motoren f.Eks. Chassisets Størrelse og Bæreevne, Hjulafstand, Forekomst af Førerhus og en Række andre Forhold.